

ПРОЦЕССЫ КЛАСТЕРИЗАЦИИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

И. А. Кулаков, Л. О. Кулакова

Брестский государственный технический университет
Республика Беларусь, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267
E-mail: lejla67@mail.ru

Статья посвящена изучению процессов развития кластеризации Республики Беларусь на современном этапе. Рассмотрены важнейшие этапы формирования кластеров, основные тенденции и перспективы создания «точек роста» с учётом специфики отечественных процедурно-законодательных требований.

Ключевые слова: кластеризация, «точки роста», кластерообразование, международные транспортные компании, сервис, инфраструктура.

CLUSTERING PROCESSES IN THE REPUBLIC OF BELARUS

I. A. Kulakov, L. O. Kulakova

Brest State Technical University
267, Moskovskaya Str., Brest, 224017, Republic of Belarus
E-mail: lejla67@mail.ru

The article is devoted to the study of the processes of clusterization of the Republic of Belarus at the present stage. The most important stages of cluster formation, the main trends and prospects of creating “growth points” are considered taking into account the specifics of domestic procedural and legislative requirements.

Keywords: clustering, “growth points”, cluster formation, international transport companies, service, infrastructure.

Практика и опыт развитого мира в последние десятилетия убедительно свидетельствуют о большой роли кластеров в обеспечении роста конкурентоспособности экономик отдельных стран. Согласно толкованию Википедии, кластер (англ. cluster) – сконцентрированная на некоторой территории группа взаимосвязанных компаний: поставщиков оборудования, комплектующих и специализированных услуг; инфраструктуры; научно-исследовательских институтов; вузов и других организаций, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом. Классическим примером кластера является Силиконовая долина в США [1].

В Республике Беларусь также наблюдаются мировые тенденции кластерообразования с целью повышения эффективности бизнеса. Одним из ярких примеров отечественного кластера является созданный под Минском транспортный кластер. Очевидная ключевая цель его создания – стать эффективным инструментом, объединяющим и координирующим усилия малых и средних международных автомобильных перевозчиков. Кроме позитивного воздействия на экономику отдельных транспортных предприятий-экспортёров услуг, ожидания инвесторов данного проекта включают такие дополнительные «побочные» эффекты кластерной модели ведения бизнеса, как стимулирование развития Минской области и транспортной отрасли Республики Беларусь [2].

Таким образом, в условиях глобализации кластерообразование часто является движущей силой инновационного развития малого предпринимательства, а также – объединяющим и направляющим механизмом, позволяющим субъектам хозяйствования различного масштаба действовать слаженно, добиваясь синергических результатов в хозяйственной деятельности.

Начиная с 2007 года в Республике Беларусь основной концепцией дальнейшего развития национальной экономики объявлена её трансформация в инновационную. Тесный синтез, интеграция производства, науки и образования, которые демонстрируют кластеры, – это один из весьма перспективных векторов создания и внедрения инновационных технологий в отдельных регионах и отраслях экономики. Подтверждением чему стала разработанная и утверждённая в 2014 году Концепция формирования и развития инновационно-промышленных кластеров. В этом документе обозначены основные положения государственной кластерной политики, необходимые условия и предпосылки её формирования, круг проблем, задач и целей, касающихся развития кластеров в стране, а также барьеров, препятствующих их созданию и функционированию [3].

Центрами ответственности за реализацию государственной кластерной политики назначены: на республиканском уровне – Министерство экономики, на региональном уровне – исполнительные комитеты, областные и г. Минск. Необходимо отметить, что приоритетное внимание принадлежит кластеризации регионов Беларуси, поскольку, как показывает опыт развитых стран, именно для регионов кластеры являются потенциально мощными «точками роста».

Февраль 2019 года ознаменовался созданием ООО «Центр транспортного кластерного развития», учредителями которого выступили ООО «Овесттранскар» и ООО «ДВ-Сервис плюс» и основной целью которого является реализация проекта по созданию первого транспортного кластера.

Предполагается, что на начальном этапе центральным ядром кластера станут 15–25 транспортных фирм, осуществляющих международные перевозки, суммарный парк машин которых будет насчитывать около 500 автопоездов. Кроме того, согласно подписанным договорам, в состав кластера уже вошли 45 предприятий, предоставляющих перевозчикам и остальным партнёрам разнообразные необходимые услуги и которым были обеспечены соответствующие помещения и инфраструктура.

Транспортный кластер, создаваемый в настоящее время в деревне Касынь Минского района является в своем роде уникальным, поскольку аналогов ему в Беларуси нет. В его структуре имеются офисные здания (220 рабочих мест), 5 складов площадью 500 м², производственные помещения, а именно – 10 отапливаемых боксов для ремонта автотехники, охраняемая стоянка для грузового автотранспорта, способная принимать до 700 единиц автомобилей. Совокупная численность персонала кластера, включающего водителей, рабочих и специалистов охранных, ремонтных, складских и хозяйственных служб, предположительно, составит 400 человек на первоначальном этапе с перспективой роста до 1000 специалистов самых различных профилей.

Интеграция перевозчиков в едином кластере открывает перед ними новые горизонты и представляет дополнительные возможности. Прежде всего, учитывая эффект масштаба, синергии и централизации, резидентам кластера будут доступны профессиональный комплексный сервис при более низком уровне цен. Кроме того, согласно президентскому Декрету № 6 им будут предоставлены налоговые льготы, призванные стимулировать предпринимательскую деятельность в малых городах и сельской местности, а также некоторые из них получают господдержку в соответствии с Указами № 255 от 21 мая 2009 г. и № 357 от 7 августа 2012 г. В результате предприятия-участники кластеров обеспечат снижение себестоимости перевозок, в первую очередь, за счёт существенного роста выработки каждого автомобиля, получают более высокий уровень дохода, т. е., большую финансовую устойчивость и стабильность в целом.

Единый сервис и аутсорсинг транспортным компаниям обеспечат фирмы, предлагающие бухгалтерские, юридические, экспедиторские, банковские, лизинговые, страховые, курьерские, аудиторские услуги, консультирование по налоговому законодательству, что позволит минимизировать затраты на содержание штатных работников. Участники кластера смогут воспользоваться дисконтом на топливо, техническое обслуживание и ремонт автопарка. Самые скромные расчёты говорят о том, что это приведёт к снижению себестоимости

одной перевозки на 5–12 %, что обеспечит месячную экономию в размере 250–500 долларов США на одном автопоезде.

Ещё более заметную экономию транспортные компании получают в результате уменьшения числа простоев, и, следовательно, роста выработки за счёт аутсорсинга водительских услуг внутри кластера. Сутки простоя автомобиля, по различным причинам, приводят к потере 300–400 долларов США. В итоге при условии уменьшения простоев в среднем на 2 дня в месяц каждого автомобиля суммарная валютная выручка на 500 автопоездах может вырасти на 300 тыс. долларов США за этот же период.

Кроме того, в кластере планируется активно внедрять и использовать новейшие научные разработки и продукты информационных технологий. Более долгосрочная перспектива развития транспортного кластера предусматривает создание на его же территории филиалов кафедр БНТУ, а также научно-технического центра, объединив усилия и ресурсы с НАН Беларуси.

Долгосрочными планами предусмотрено, что на следующем, втором этапе, в кластере будут обеспечены все необходимые условия для обслуживания международного транспорта и транзита.

С точки зрения транспортной логистики месторасположение кластера является оптимальным, поскольку трасса М14/МКАД-2 представляет собой маршрут курсирования международных автопоездов по скандинавско-прибалтийском вектору. А по окончании реконструкции участка МКАД-2 от Кургана Славы до Острошицкого Городка к нему добавится грузопоток из России, Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана и других стран.

Немаловажным фактором успешного обслуживания международных перевозок является наличие придорожного сервиса европейского качества. Отель, заправочные станции, стоянки, кафе и магазины должны стать частью кластера. Иностранные водители получают комплексный сервисный продукт в виде заправки топливом, комфортного отдыха, оформления всех необходимых документов, медицинской помощи, туристических, каршеринговых и других услуг.

Европейский опыт функционирования кластеров более чем успешен. Так, Польша насчитывает в настоящий момент около 135 кластеров, рассредоточенных по всей территории. В рамках кластеров в разных воеводствах существуют 6–10 % всех предприятий.

При этом специальной законодательной базы, регулирующей создание и деятельность кластеров нет. Благоприятный предпринимательский климат формируется за счёт конкретных мероприятий в виде льготирования местного налогообложения, соинвестирования государством важнейших проектов кластеров.

Кластер является весьма динамичной структурой: вхождение и выход компаний абсолютно свободные и добровольные. Центроостремительной силой кластеров выступают доверительные отношения и взаимопомощь в решении общих проблем или при достижении общих целей. Компании формируют общую для всех концепцию и стратегию, осуществляют единую аналитическую и исследовательскую работу, тем самым создавая универсальную платформу, способствующую успешной совместной деятельности и достижению высокой эффективности каждым участником в отдельности [4].

Международная статистика свидетельствует, что в 20 % случаев кластеры образуются «сверху-вниз», а в 80 % – «снизу-вверх», когда инициатива исходит со стороны бизнес-игроков. В Беларуси также возможны оба варианта сценария.

Согласно данным Минэкономики, в 2018 году в Беларуси были зарегистрированы 8 кластерных образований. 2019 год отмечен появлением еще двух проектов кластеров – первого транспортного и сельскохозяйственного кластера в Оршанском районе.

Наиболее успешными кластерами в Республике Беларусь считаются образованный в 2017 году Новополоцкий нефтехимический кластер, в состав которого были включены Полоцкий государственный университет, Новополоцкий горисполком и ОАО «Нафтан», а также созданный в 2015 году медико-фармацевтический кластер в Витебске.

Формирование кластера является достаточно сложным и длительным процессом. Так, в Швеции, где уровень кластеризации один из самых высоких в мире, период от зарождения

идеи до полноценного функционирования кластера в среднем занимал 15 лет, в Польше, использовавшей опыт более развитых государств – 7–8 лет. Учитывая последние деформации со стороны внешних рынков, более ранние прогнозные оценки подобного периода в Беларуси – от 3 до 5 лет – выглядят слишком оптимистичными.

В 2018 году по заданию Минэкономики РБ всеми областями были разработаны региональные стратегии развития, в разных отраслях обозначены «точки роста», предполагающие возможные кластерные инициативы. 2019 год был посвящён широкой и активной просветительской работе в среде бизнеса [5].

Важно, чтобы предприниматели осознали, что кластерная модель развития, основанная на взаимном доверии и тесном взаимодействии, способствует повышению конкурентоспособности и рыночной стабильности.

Библиографические ссылки

1. Тимофеева Ю. Можно ли создать в Беларуси высокотехнологичный кластер? // Финансы, учет, аудит. 2018. № 9. С. 42–45.
2. Шамшур В. В. Государственное регулирование кластеризации в сфере инновационного предпринимательства: возможности использования зарубежного опыта в Республике Беларусь // Вестник Витеб. гос. технологич. ун-та. 2018. № 2 (35). С. 143–154.
3. Яшева Г. А. Кластерный подход в инновационном развитии экономики: концептуальные основы и направления реализации // Економічний вісник університету. Випуск 29/1. С. 46–56.
4. Яшева Г. А., Костюченко Е. А. Методологические аспекты кластерного подхода к инновационному развитию и повышению конкурентоспособности национальной экономики // Вестник Витеб. гос. технологич. ун-та. 2016. № 1 (30). С. 188–208.
5. Яшева Г. А., Плахин А. В., Завиваев Н. С. Международные кластеры в повышении конкурентоспособности экономики России и Беларуси в рамках Союзного государства // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2017. Т. 6, № 3(20). С. 279–284.

© Кулаков И. А., Кулакова Л. О., 2020